



Transports
Canada

Transport
Canada

TP 6980F
(01/2008)

Issue 01/2008

Feedback

Rapports de difficultés en service de l'aviation canadienne

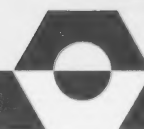


TABLE DES MATIÈRES

Échos du hangar.....	2
Aéronefs	3
Moteurs	7
Hélices.....	8
Prénez garde	8
Avis de pièces non approuvées (SUPs)	8
CNs relatives aux équipements	9
Bulletins spéciaux d'information de la navigabilité aérienne	9
Avis de pièces non approuvées (UPN) par la FAA	10
Rapports de difficultés en service.....	11

TC-1002741



Canada

ÉCHOS DU HANGAR

On va de l'avant avec le SWRDS (RAC 591)

Ces cinq dernières années, Transports Canada (TC) a pris l'initiative de favoriser le plus possible un environnement de travail sans papier.

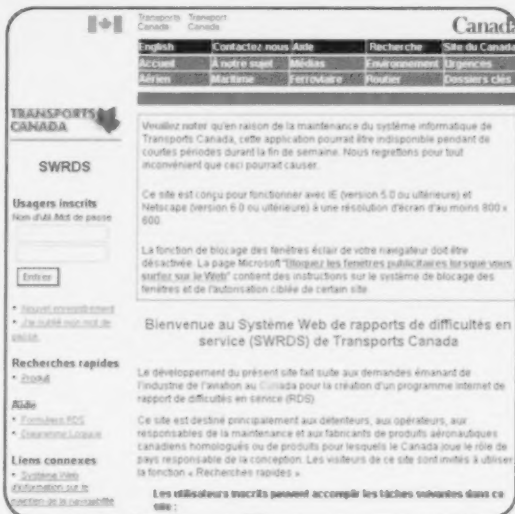
Dans cet esprit, le Maintien de la navigabilité aérienne a mis sur pied et promu un système de rapports de difficultés en service qui utilise le Web pour permettre aux titulaires de documents d'aviation canadiens de transmettre en ligne des renseignements sur des anomalies compromettant la sécurité.

La première version du Système Web de rapports de difficultés en service (SWRDS) a été lancée en 2001. Ces six dernières années, Transports Canada et l'industrie ont appris beaucoup en utilisant ce système de rapports en ligne. Le SWRDS constitue un moyen facile et efficace de signaler des renseignements sur des anomalies compromettant la sécurité, comme l'exige la norme 591 du Règlement de l'aviation canadien (RAC).

La tenue de dossiers par les utilisateurs est simplifiée, car le SWRDS stocke électroniquement tous les dossiers soumis. La communication avec votre inspecteur principal de la maintenance (IPM) ainsi qu'avec l'Administration centrale (AC) de TC a été améliorée. Tout le monde est informé de ce qui se passe, depuis la soumission du rapport initial par son auteur, jusqu'à l'élaboration des mesures correctives. De plus, le système permet une importante réduction de la consommation de papier, ce

qui est excellent pour l'environnement. Les avantages de l'utilisation du SWRDS sont évidents, et 90 % des RDS canadiens sont présentement saisis dans le SWRDS.

TC possède maintenant dans sa base de données plus de 1,2 millions de dossiers provenant d'Australie, des États-Unis et du Canada, rendant fastidieuse l'extraction de renseignements utilisables. Il a donc été jugé nécessaire de remanier le SWRDS afin que soit facilitée l'extraction des renseignements requis pour la prise de décisions en matière de sécurité.



Le SWRDS a été amélioré et comprend maintenant des fonctions de recherche plus performantes pour

Feedback est une publication trimestrielle de la Division du maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada, qui informe le milieu aéronautique des problèmes quotidiens déclarés qui ont des conséquences sur la navigabilité des aéronefs au Canada.

Nous encourageons les lecteurs à reproduire le contenu de la publication originale, pourvu que pleine reconnaissance soit accordée au magazine Feedback de Transports Canada. Nous les prions d'envoyer une copie de tout article reproduit à la rédactrice.

Pour obtenir des renseignements concernant la détention d'un droit d'auteur et les restrictions à la reproduction d'articles, veuillez faire parvenir votre correspondance à l'adresse suivante :

Sylvie Barrick, rédacteur
Feedback
Transports Canada (AARDG)
Place de Ville, Tour C
Ottawa (Ontario) K1A 0N8

Courriel : barricks@tc.gc.ca
Télé : 613-952-4360
Fax : 613-996-9178
Internet : <http://www.tc.gc.ca/cawis-swimn/>

Les articles publiés dans Feedback sont tirés de rapports de difficultés en service (RDS) soumis par des Techniciens d'entretien d'aéronef (TEA), des propriétaires, des exploitants et d'autres sources, conformément à la sous-partie 591 du Règlement de l'aviation canadien (RAC).

Les rapports de difficultés en service (RDS) sont habituellement publiés textuellement. Transports Canada n'assume aucune responsabilité concernant l'exactitude ou le contenu de ces rapports. Seules les erreurs d'ordre grammatical ou orthographique sont corrigées; le contenu peut être abrégé et les renseignements personnels supprimés.

Tout défaut ou événement doit être signalé à Transports Canada par l'entremise du Programme de rapports de difficultés en service. Pour obtenir des renseignements supplémentaires sur ce programme ou au sujet d'un article du magazine Feedback, veuillez communiquer avec le Centre de Transports Canada le plus proche.

Feedback is also available in English.

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée par le ministre des Transports (2008).

TP 6980F

les utilisateurs inscrits, ainsi qu'une nouvelle boîte de réception pour les nouveaux utilisateurs. Nous avons aussi rendu l'application plus conviviale. La nouvelle application garde en mémoire vos nom d'utilisateur et mot de passe.

Inscrivez-vous si vous ne l'avez pas encore fait! Bien que vous puissiez utiliser d'autres moyens jugés acceptables par le ministre pour soumettre les renseignements sur les anomalies compromettant la sécurité, nous vous encourageons fortement à vous servir du SWRDS.

Ceux qui n'ont besoin que d'interroger la base de données des RDS ne sont pas tenus de s'inscrire. Pour tous les utilisateurs non inscrits, nous augmentons les capacités de recherche de base et fournissons des capacités d'export des résultats de vos recherches dans un tableur.

Cette nouvelle disposition rappelle celle du site Web des consignes de navigabilité, les deux systèmes étant régis par le même cadre SWIMN. ✖

AÉRONEFS

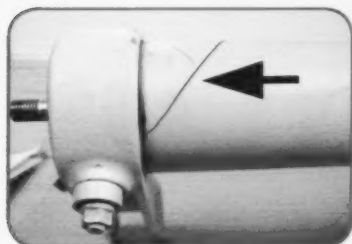
BEECH 99

RDS# 20070212007

Crique importante dans le tube de torsion de la commande de profondeur

Après avoir déposé le cône de queue afin de satisfaire aux exigences du BS 2145 (inspection aux 100 heures du raccord du tube de torsion de la commande de profondeur), le technicien s'est rendu compte que le tube de torsion comme tel, même s'il ne faisait pas l'objet du BS 2145, comportait une crique importante. La dernière inspection détaillée du tube de torsion remontait à quelque 245 heures.

La crique prenait naissance dans le trou de la goupille conique de fixation du guignol et décrivait une spirale d'environ 270 degrés sur la circonférence du tube de torsion monté sur l'avion.



Comme cet endroit en général est inspecté aux 100 heures, cela voudrait donc dire que la crique s'était développée rapidement à l'intérieur de ce laps de temps.

Heureusement, on a décelé la crique à temps, ce qui a permis d'éviter une perte d'efficacité de la commande de profondeur et un accident qui aurait pu être grave. On a avisé le titulaire du certificat de type.

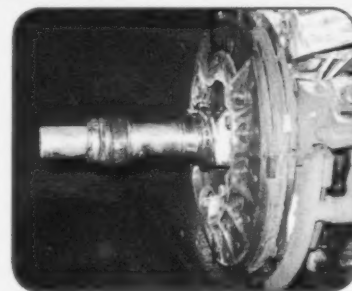
La base de données des RDS contient plusieurs rapports antérieurs faisant état de criques dans le tube de torsion ayant pris naissance au niveau du trou de la goupille conique, mais aucune de ces criques n'était aussi importante que celle dont il est question ici. ✖

BEECH 1900D

SDR# 20070212010

Un ensemble roue d'un atterrisseur principal — Manquant

Ayant atterri et fait descendre les passagers pour procéder à l'avitaillement en carburant, le pilote a fait le tour de l'aéronef pour aller parler au chauffeur du camion citerne. C'est alors qu'il a constaté qu'il manquait à l'atterrisseur droit tout l'ensemble roue et pneu. Le service de maintenance a immédiatement été prévenu et l'aéronef a été interdit de vol.



Une inspection plus poussée du moyeu de roue a permis de constater que les bagues intérieures du système de roulement, l'écrou et les composants de sécurité étaient toujours en place. L'aéronef avait récemment fait l'objet de travaux de maintenance effectués à l'atelier de réparations d'un constructeur étranger, avant d'être acheté par l'exploitant canadien concerné.

À titre de mesure préventive, les trois autres ensembles roues des trains principaux ont été enlevés et inspectés afin d'en vérifier l'état et la sûreté. Il a été constaté que la surface extérieure des roulements de deux de ces trois ensembles roues avait été enduite de graisse mais que ceux-ci n'avaient pas été garnis de graisse à l'intérieur (conformément aux directives du constructeur). Il a donc été décidé de procéder à leur nettoyage, à leur inspection et à leur réinstallation une fois enduits du lubrifiant recommandé.

L'ensemble roue du train principal manquant a été trouvé dans une zone située près de la piste en service.

Le titulaire du certificat de type a effectué un excellent suivi auprès de l'exploitant canadien et a procédé à l'inspection de tout l'aéronef en plus de compléter le processus d'inspection par phases.

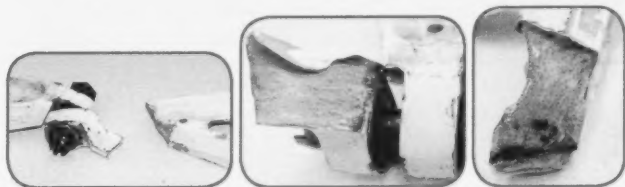
Transports Canada, Aviation civile (TCAC) était déjà au courant des problèmes liés aux roulements des roues. TCAC avait subseqüemment émis une Alerte aux difficultés en service (no 2006-02) afin d'aviser les exploitants et le personnel responsable de la maintenance que le calendrier existant pour la lubrification des roulements des roues pouvait ne pas être adéquat. ✖

BEECH A100

RDS# 20071024010

Rupture d'un compas du train d'atterrissage

À l'atterrissage, alors que la vitesse diminuait à 60 KIAS, l'avion a commencé à vibrer fortement et a semblé glisser tout en se déportant vers le côté gauche de la piste. Le pilote a conservé la maîtrise de l'avion et a pu le faire rouler lentement, et les vibrations ont alors cessé.



Un examen de l'avion a permis de découvrir que le compas inférieur (RÉF. 50810323) du train principal gauche s'était rompu. La rotule a été remplacée, et l'avion a été remis en service.

L'exploitant a fait effectuer une inspection non destructive de tous les avions de sa flotte, ce qui a permis de découvrir que trois autres compas étaient criqués. La révision la plus récente de la lettre de service (LS) 0516-200 de Raytheon Beech demande d'incorporer des pièces et des bagues de rechange aux compas. Toutefois, rien n'exige d'effectuer une inspection non destructive comme le recommande la LS 0516-200 d'origine.

Transports Canada recommande aux exploitants d'inspecter les compas de train d'atterrissage principal afin de déceler toute défectuosité et il peut être nécessaire d'effectuer une inspection non destructive.

Le compas a été envoyé au laboratoire du bureau de la sécurité des transports (BST) pour analyse et le titulaire du certificat de type a été avisé de cette défaillance. ✖

BOMBARDIER CL600 2B19 (RJ100)

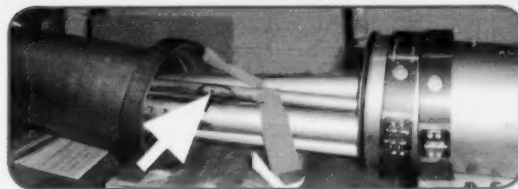
RDS# 20071005001

Conduites carburant usées par frottement

Dans le cadre d'une vérification majeure de l'enveloppe des conduites carburant, à la référence cellule 559, on a déposé des conduites carburant pour faciliter la réparation d'une tôle.

On a alors découvert que l'enveloppe et les conduites carburant avaient subi des dommages par frottement au-delà des limites acceptables. En procédant à cette même réparation sur d'autres aéronefs du parc aérien,

on a décelé des dommages similaires au même endroit sur ces aéronefs.



On a commandé des conduites carburant et une enveloppe.

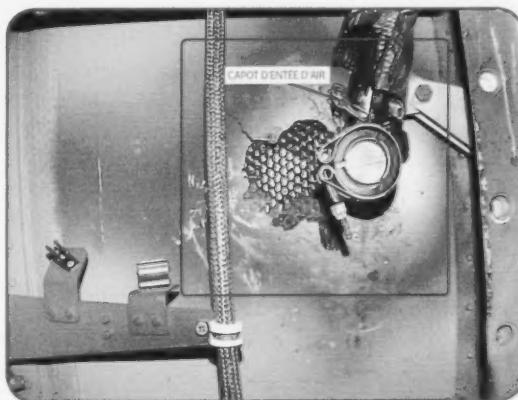
Si vous effectuez des travaux dans cette zone, inspectez attentivement ces conduites. ✖

BOMBARDIER CL600 2B19 (RJ100)

RDS # 20070506002

Dommages par l'air de prélèvement sous le capot d'entrée d'air du moteur

Après dépose du capot de la soufflante du moteur dans le cadre d'une vérification de maintenance planifiée, on a constaté des dommages structuraux sous le capot d'entrée d'air. Il était évident que la conduite obturée d'air de prélèvement du 14^e étage avait laissé fuir de l'air chaud et causé des dommages dus à la chaleur dans son voisinage immédiat.



Il a été confirmé par la suite qu'une mauvaise bride de serrage avait été utilisée.

Malheureusement, des erreurs dues à des facteurs humains continuent de se produire et le présent incident en est la conséquence directe. Il importe de toujours vérifier que c'est la pièce qui porte la bonne référence dans le catalogue illustré (IPC) du fabricant qui est posée. ✖

BOMBARDIER CL600 2B19 (RJ100)

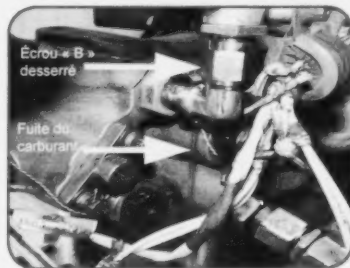
RDS # 20070404011

Incendie au sol de l'APU

Le technicien devait trouver la cause de la panne de l'APU (GTCP36-150RJ) à la suite d'un « arrêt automatique » provoqué par des indications de température d'huile élevée. L'inspection au sol a révélé que le raccord électrique du capteur de température d'huile

était partiellement débranché. On a rebranché le raccord solidement, puis on a inspecté le logement de l'APU où l'on n'a décelé aucune fuite de carburant ni d'huile.

Peu après une mise en route de l'APU destiné à en vérifier le fonctionnement, et alors que les deux groupes de conditionnement d'air fonctionnaient normalement, on a senti une forte odeur de carburant dans l'office et dans le poste de pilotage et on a aperçu du carburant s'échapper des conduites de vidange de l'APU. On a aussitôt coupé l'APU.



Un technicien est monté dans le compartiment de l'équipement arrière et a commencé à ouvrir le panneau de visite du circuit d'huile de l'APU lorsqu'un incendie a éclaté. Le personnel du poste de pilotage a

utilisé l'extincteur de bord, tandis que le personnel au sol a vidé un extincteur à poudre chimique dans le logement de l'APU pour éteindre le feu.

On a déposé l'APU et on l'a envoyé au fabricant d'équipement d'origine (OEM) pour qu'il l'examine en détail. L'APU ne présentait aucun dommage dû à l'incendie, mise à part la contamination provoquée par les agents extincteurs.

Lorsqu'on a monté l'APU monté au banc d'essai, on a constaté qu'un jet de carburant s'écoulait au niveau du raccord coudé situé entre le régulateur de carburant et le robinet coupe-feu. Un examen plus minutieux a révélé que le carburant fuyait au niveau de l'écrou B du raccord. On a resserré cet écrou d'environ $\frac{3}{4}$ de tour, ce qui a colmaté la fuite. Les autres vérifications de fonctionnement n'ont rien révélé d'anormal.

Transports Canada recommande de toujours procéder à une double vérification des conduites de liquide après leur montage. ✖

CHAMPION 7ECA

RDS# 20060928003

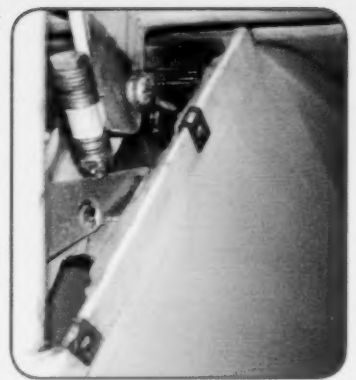
Débattement limité de la gouverne de profondeur à cause d'un gousset défectueux

En sortie d'une figure de voltige, le pilote s'est rendu compte qu'il ne pouvait pas braquer la gouverne de profondeur « à fond vers le bas ». Il a réussi à se poser sans incident.

Le personnel de maintenance a déposé le cache du guignol de la gouverne de profondeur et il a découvert que le gousset gauche du support de lisse arrière était tombé dans la partie inférieure de l'avion. Avec le temps, le gousset était remonté et il avait fini par aller se loger dans

le petit intervalle entourant le guignol de la gouverne de profondeur.

L'examen du gousset, du support et des rivets a permis d'établir que les rivets pop en aluminium mou étaient devenus lâches sous l'effet des vibrations de la toile de cellule en vol, ce qui avait permis au gousset de tomber.



Heureusement, on a découvert le gousset qui n'était plus à sa place avant un blocage complet de la gouverne de profondeur. On ne sait pas depuis combien de temps le gousset se trouvait à cet endroit. ✖

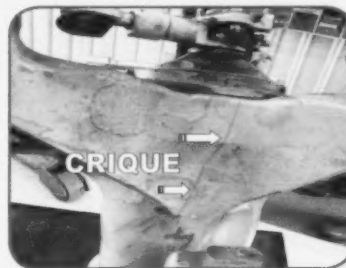
DE HAVILLAND DHC 8-100

RDS# 20060831002

Logement de l'amortisseur du train avant criqué

Pendant une vérification de maintenance planifiée, l'inspection visuelle et la lubrification du train avant prévues à la fiche de vérification 3220/01 et 02 ont permis de découvrir une crique dans le cylindre extérieur portant la référence 8814-7 du train avant. On a immédiatement remplacé le train avant.

On a expédié le train avant à Messier-Dowty aux fins d'enquête, laquelle a révélé la présence de traces de ré usinage antérieur.



L'endroit où prenait naissance la crique présentait des traces de ré usinage qui se traduisaient par une finition de surface non conforme et une absence perceptible de grenailage.

Bombardier/de Havilland avaient mentionné deux enquêtes antérieures portant sur la séparation de cylindres extérieurs. À la suite, Bombardier/de Havilland ont lancé une campagne d'information pour aviser les exploitants du parc aérien de la pratique non recommandée consistant à rouler au sol sur un seul moteur, laquelle pratique exerce une contrainte sur le train avant.

Même si cette crique a pris naissance en raison de pratiques non conformes, il se peut que le roulage au sol sur un seul moteur ait constitué un facteur contributif.

Raccord de chape du train principal d'un criqué

Pendant une visite A planifiée, on a découvert que la chape du train principal droit comportait un raccord criqué au point de fixation du vérin auxiliaire.

Messier-Dowty, fabricant de ce train, et Bombardier, titulaire du certificat de type de cet avion, mènent actuellement une enquête sur la rupture de ce raccord de chape.



Même si une enquête est en cours, Transports Canada veut transmettre ces renseignements aux exploitants de ce type d'avion. Un technicien vigilant a décelé cette anomalie avant que ne survienne un incident ou un accident. ✖

DE HAVILLAND DHC 8 301

RDS# 20070510007

Vérin de verrouillage train avant rentré – Ferrure criquée

Pendant l'approche à l'atterrissage, le pilote a signalé qu'il était impossible de sortir le train avant jusqu'à la position « sortie et verrouillée ». L'avion a effectué un passage au-dessus de la tour de contrôle de l'aéroport, ce qui a permis d'établir que le train avant était sorti mais ne semblait pas verrouillé. Le pilote a fait rentrer et sortir le train à plusieurs reprises et il a finalement obtenu une indication dans le poste de pilotage comme quoi le train était « sorti et verrouillé ». Par la suite, l'avion s'est posé sans incident.

L'avion a été convoyé, train d'atterrissage bloqué en position sortie, jusqu'à une base de maintenance pour y être inspecté plus en détail. Le personnel de maintenance a alors découvert que la ferrure du vérin de verrouillage train avant rentré était criquée au niveau du point de fixation du vérin. Compte tenu de la décoloration dans la partie criquée, il y a tout lieu de croire que la crique avait eu le temps de se propager sur une certaine période de temps.



La personne à l'origine du RDS a recommandé de procéder de façon plus spécifique à une inspection visuelle ou par END ciblant davantage cette ferrure. De plus, des criques ont également été découvertes sur les parties latérale et supérieure de l'âme du tourillon du train avant. L'élément en « Z » (réf. 85311420) situé sur le côté droit

de la paroi était lui aussi criqué. Les réparations ont été effectuées conformément aux instructions du constructeur.

Le rapporteur recommande de faire de plus en plus attention pendant les inspections ordinaires, à mesure qu'un avion accumule des heures de service. ✖

DE HAVILLAND DHC 8 311

RDS# 20070427008

Protège-câble d'aileron usé à cause d'un mauvais cheminement du câble

Le pilote a signalé que les déplacements de la commande de roulis semblaient « difficiles », en particulier de la gauche vers la droite. Des essais de fonctionnement au sol n'ont pas permis de reproduire cette anomalie, et rien ne semblait anormal au niveau du désaccouplage de la commande de roulis.



L'inspection de maintenance a permis d'établir que le câble d'aileron extérieur gauche avait été acheminé du mauvais côté du protège-câble. Le câble d'aileron a été inspecté avant d'être réacheminé

correctement et de faire l'objet d'un nouveau réglage, puis une vérification indépendante a été effectuée.

Il a fallu remplacer le protège-câble à cause de son usure, puis l'avion a été remis en service.

Heureusement, c'est le protège-câble qui était usé, et non le câble comme tel. Une vérification indépendante est une mesure de sécurité obligatoire dès que des commandes de moteur ou de gouverne ont été déplacées ou dérégées. ✖

EMBRAER ERJ 190 100 IGW

RDS# 20071101003

Frottement d'une roue

L'avion a effectué un atterrissage normal, il a roulé vers la barrière et il s'est arrêté avant sa position finale. L'équipage a signalé que 60 % de N1 (roulage sur un seul moteur) étaient nécessaires pour déplacer l'avion de son point d'attente à l'écart jusqu'à la barrière. Pendant



que l'avion roulait jusqu'à la barrière, l'équipe au sol qui approchait de l'appareil a entendu un bruit en provenance du train droit. Les pilotes ont mentionné qu'il n'y avait aucune indication de panne dans le poste de pilotage.

Pendant l'inspection du train droit, on a découvert que la roue n° 4 traînait et touchait au support de frein.

Une inspection plus approfondie a permis d'établir que le roulement de la roue mentionnée ci-dessus s'était grippé sur l'essieu du train et avait endommagé le pneu n° 4 ainsi que le frein. On a remarqué une décoloration de l'essieu en raison d'une augmentation excessive de température. On a remplacé le train, le frein et le pneu droits conformément au manuel de maintenance des aéronefs (MMA).

L'enquête se poursuit pour tenter d'identifier la cause fondamentale de ce problème, et des rapports d'ateliers de démontage de composants sont demandés.

Transports Canada fera le point sur ce problème lorsque la cause fondamentale en aura été identifiée. ✖

PIPER PA 44 180

RDS# 20070815001

Ressort de verrouillage train sorti rompu

Pendant l'approche, les pilotes ont remarqué que le voyant (vert) train gauche sorti et verrouillé n'était pas allumé et, lorsque l'avion a ralenti en finale, le voyant désaccord train s'est allumé.

Les pilotes ont choisi de remettre les gaz et ont informé les services de vol de leur situation, et les services

d'urgence de l'aéroport sont demeurés en attente. On a procédé à la sortie du train d'urgence de l'avion, laquelle a mené au même résultat. Le train principal gauche sortait complètement, mais il ne se verrouillait pas.

Les pilotes ont choisi de pousser le bouton de sortie d'urgence jusqu'à sa position normale, puis le train est rentré et sorti hydrauliquement, et on a pris la décision d'atterrir. L'avion a atterri sans incident, et l'équipe d'incendie l'a suivi jusqu'au hangar.

En examinant le train principal gauche, le personnel de maintenance a découvert que le ressort de verrouillage train sorti (réf. 487495) s'était rompu à l'extrémité supérieure. Lorsqu'il fonctionne adéquatement, ce ressort tire le crochet de verrouillage train sorti sur la goupille et pousse le piston jusqu'au contact de l'indicateur de position du train.

On a remplacé ce ressort, et on a rentré et sorti le train de façon normale à plusieurs reprises, avant de remettre l'avion en service.

Le personnel de maintenance devrait se souvenir de cette anomalie lorsqu'il inspecte cette zone. Il peut être nécessaire de procéder à un nettoyage en profondeur du mécanisme de verrouillage train sorti ✖.

MOTEURS

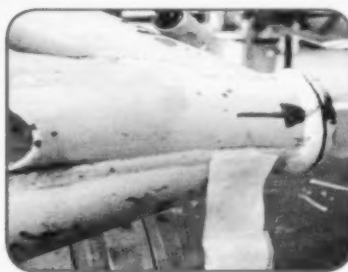
HONEYWELL (GARRETT)

RDS # 20070507008

TPE331-12UHR (FAIRCHILD SWEARINGEN SA227)

Fixation d'armature du moteur criquée

Au cours de la phase 6 de l'inspection, une crique a été détectée dans le support de fixation d'armature du moteur droit. La crique était située où la soudure intérieure supérieure fait la jonction avec la cloison pare-feu.



La dernière inspection détaillée de l'armature du moteur avait été effectuée 300 heures plus tôt au cours de la phase 4 de l'inspection.

Il existe un document d'inspection supplémentaire

(71-21-01) et un bulletin de service (CC7-71-001) relatifs à l'inspection des armatures de moteurs.

Le bâti armature moteur tubulaire est fixé à quatre (4) endroits sur le pare-feu du fuseau moteur. Il est renforcé à l'aide de goussets et soudé au niveau de chaque joint.

Il est essentiel de procéder à l'inspection des zones de soudure de l'armature, surtout à la suite d'un vol avec turbulence, d'un atterrissage dur, et à la suite des de grèves d'hélice.

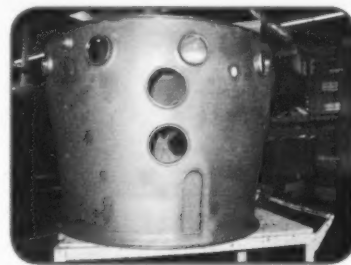
Si une ou plus d'une armature du moteur est très endommagée, cela pourrait donner lieu à une catastrophe, notamment le détachement complet du moteur. ✖

ROLLS ROYCE - SPEY 555-15P

RDS # 20070613001

Réparation non approuvée d'un conduit de dérivation

On a reçu le moteur en provenance d'un exploitant étranger à des fins d'inspection. Pendant le démontage, on s'est aperçu que le conduit de dérivation avant du moteur comportait un pièce rapportée non standard qui n'était pas conforme aux limites prescrites par le constructeur de fabricant d'origine (OEM). Ce rapiéçage se trouvait sur la paroi extérieure, et il était long de 8 pouces et large de 2,5 pouces.



On a par la suite retiré du service ce conduit de dérivation.

Il faut toujours suivre les directives de maintenance et de réparation publiées par l'OEM. ✖

HÉLICES

MD HELICOPTERS (HUGHES) 369D

RDS # 20070309003

Pale du rotor principal criqué

Ayant senti des vibrations pendant un vol, le pilote a poursuivi ses recherches après l'atterrissage. Il a décelé une longue crique de 18 po à la référence pale 36.

Cette crique s'était propagée de façon perpendiculaire au bord de fuite de la pale. Il semble que cette pale se soit décollée parce que la crique se propageait directement de la nervure vers le profilé en C, avant de partir vers le côté.

La personne à l'origine du RDS a affirmé être d'avis que ce décollement avait pu être causé par une tension excessive sur les pales pendant et après leur arrimage. Une telle tension peut donner lieu à un « bombement » entre

les nervures des pales et exercer une pression induite sur les liaisons.

Cette pale totalisait quelque 2 600 heures, ce qui correspond environ aux 2/3 de sa limite de vie, qui est de 3 500 heures.

L'AD 2005-21-02 « Torque Event Inspection » (Inspection à la suite d'un incident lié au couple) de la FAA vise cette pale en particulier. ✖



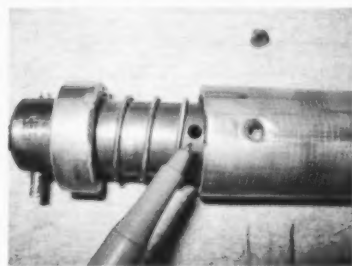
PRENEZ GARDE

LOCKHEED HS 748 2A

RDS # 20070905005

Défectuosité d'un frein de stationnement – Incident au sol

Après avoir atterri, l'avion a roulé jusqu'à l'aire de trafic, puis on l'a guidé au sol jusqu'à la barrière assignée. Après avoir effectué un arrêt complet, le pilote a réduit la puissance moteur, il a serré le frein de stationnement et il a attendu le sol connexions de pouvoir électriques avant de couper les moteurs de l'avion. Le manomètre des freins de l'avion indiquait une pression hydraulique maximale. On n'avait pas encore installé les cales sous les roues, car les hélices tournaient toujours.



Pendant que le pilote avait la tête baissée et terminait les vérifications finales en vue de l'arrêt complet, l'avion s'est mis à avancer jusqu'à ce que l'hélice gauche heurte le groupe électrogène de piste. Sous la force de l'impact, les

pales de l'hélice se sont lourdement pliées et tordues, et le moteur gauche s'est arrêté. Heureusement, le personnel de

piste est parvenu à s'éloigner à temps pour éviter les débris qui volaient dans tous les sens.

Le personnel de maintenance qui a procédé au dépannage a découvert que trois rivets qui servaient à fixer l'arbre intérieur au manchon extérieur du levier du frein de stationnement s'étaient cisailés. Cette rupture avait eu pour effet de libérer toute la pression hydraulique du frein de stationnement, ce qui avait permis à l'avion d'avancer.

L'exploitant a mentionné qu'aucune visite d'entretien n'est spécifiée pour l'inspection visant à vérifier l'état des rivets fixant l'arbre du frein de stationnement au mécanisme du manchon.

En raison de l'impact subi par l'hélice, on a déposé le moteur et on l'a expédié à l'atelier afin qu'il subisse une inspection plus approfondie.

Le récit ci-dessus constitue un bon rappel à tout le personnel au sol des dangers potentiels que comporte le travail à proximité d'un moteur d'aéronef en marche. Il convient d'être particulièrement prudent lorsque l'on travaille autour d'un aéronef à hélices. ✖

AVIS DE PIÈCES NON APPROUVÉES (SUPs)

Au cours des deux trimestres précédent, aucun rapport de difficultés en service (RDS) n'étaient reçu qui signalaient d'une pièce non approuvée (SUP) soupçonnée.

Au Canada, les SUP doivent être signalées conformément au Règlement de l'aviation canadien (RAC) 591.01 au moyen d'un formulaire RDS (24-0038)r2 ordinaire ou sur le site Web SDWRS à www.tc.gc.ca/wwsdrs/default.asp?Lang=F, sur lequel la pièce non approuvée est mentionnée.

CN RELATIVES AUX ÉQUIPEMENTS

Transports Canada s'efforce de faire parvenir des exemplaires des nouvelles consignes de navigabilité (CN) applicables au Canada à tous les propriétaires enregistrés des produits aéronautiques touchés. Toutefois, comme Transports Canada ne connaît généralement pas les propriétaires des aéronefs qui possèdent les équipements ou appareils touchés par les CN, il distribue souvent ce type de CN à ses bureaux régionaux seulement.

Transports Canada a reçu les nouvelles CN suivantes relatives aux équipements au cours des trois derniers mois. Nous invitons les techniciens d'entretien et les exploitants des produits touchés à obtenir de plus amples renseignements ou un exemplaire des CN auprès de leur bureau régional de Transports Canada, de leur CTC local, de leur IPM ou du site Web de l'Aviation civile à l'adresse suivante : <http://www.tc.gc.ca/aviation/applications/cawis-swimn>

PARACHUTES DE FRANCE	F-2004-015R1	FR	La F-2004-015 est annulée par la Révision 1. Remplacée par la CN F-2007-025 de la DGAC.
PARACHUTES DE FRANCE	F-2007-025	FR	ATA 25 – Équipement/Fournitures – Interdiction d'utilisation temporaire des voilures de réserve.
PARACHUTES DE FRANCE	F-2007-026	FR	ATA 25 – Équipement/Fournitures – Parachute de réserve – Modifications obligatoires au pliage, remplacement du glisseur et des suspentes de guidage.
MICROTURBO	2007-0294	EU	Alimentation auxiliaire de bord – Potentiel limité de la roue de turbine de l'APU – Réduction
SWISS AIR-AMBULANCE	HB-2007-295	SW	Filet Horizontal SRFW HN1 – Retrait du service
STC SR00981LA (AEROM)	2007-12-23	US	Inspection de l'ensemble jambe de train d'atterrissage à la recherche de criques.

BULLETINS SPÉCIAUX D'INFORMATION DE LA NAVIGABILITÉ AÉRIENNE

Un *Special Airworthiness Information Bulletin (SAIB)* est un outil d'information qui vise à alerter le milieu de l'aviation générale, à lui transmettre des alertes et à formuler des recommandations. Cette information et ces conseils sont de nature non réglementaire et ne satisfont pas aux critères établis pour une consigne de navigabilité (CN).

<http://www.faa.gov/aircraft/safety/alerts/SAIB/>

NUMÉRO DE SAIB	MARQUE / COMPAGNIE	SUJET	DATE DE PUBLICATION
CE-08-06	Schleicher, Alexander, GmGH & Co.	Régulation de carburant moteur	2007-11-14
SW-08-05	MD Helicopter Inc.	Vérification des boulons de fixation des pales du rotor principal du MD900	2007-11-14
SW-08-04	Eurocopter Deutschland GmbH	Pose du système d'imagerie de vision nocturne sur l'hélicoptère BK -117C-2	2007-11-09
SW-08-03	Hélicoptères à turbine	Recommandations applicables aux giravions volant dans des conditions givrantes	2007-11-08
CE-08-02	Cessna Aircraft Company	Commandes de vol	2007-11-02
CE-08-01	Burkhart Grob Luft-Und	Structure du fuselage, des ailes et des stabilisateurs	2007-10-18
CE-07-44R1	Construction amateur	Portes	2007-10-16
CE-01-41R2	Cessna Aircraft Company	Commandes de vol	2007-10-01
NE-07-53	Hélices	Hélices révisées par Desert Aircraft Blade Service	2007-09-25
NE-07-54	Microturbo	Turboréacteurs Microturbo TRS 18	2007-09-24
NM-07-52	Détecteurs de fumée	Détecteurs d'incendie/de fumée fonctionnant par ionisation installés dans les toilettes	2007-09-24
NM-07-55	Gulfstream Aerospace Corporation	Fonctionnement de la soupape d'admission des groupes de conditionnement d'air	2007-09-24
CE-07-50	Diamond Aircraft Industries GmbH	Portes	2007-09-20
CE-07-51	Diamond Aircraft Industries GmbH	Moteur	2007-09-20
NE-07-49	Moteurs Lycoming	Tubulure des injecteurs de carburant et colliers de fixation	2007-09-20
NE-07-42R1	Turbocompresseurs et composants de commande connexes	Composants révisés par Statesville AeroTech Services	2007-09-18

AVIS DE PIÈCES NON APPROUVÉES (UPN) PAR LA FAA

Les avis de pièces non approuvées (UPN) par la FAA sont publiés par : FAA, AIR-140, P.O. Box 26460, Oklahoma City, OK 73125. Ils sont affichés sur Internet à l'adresse suivante : <http://www1.faa.gov/avr/sups/>

No 2007-00139 en date du 7 novembre 2007

PRODUITS VISÉS

Roues et freins ainsi qu'accessoires d'aéronef.

OBJET

Le présent avis a pour objet de signaler à tous les propriétaires, exploitants, constructeurs, organismes de maintenance, fournisseurs et distributeurs de pièces aéronautiques que des travaux de maintenance inappropriés ont été effectués sur des roues et des freins ainsi que sur des accessoires montés sur de gros aéronefs.

CONTEXTE

Les renseignements recueillis dans le cadre d'une enquête de la Federal Aviation Administration (FAA) sur des pièces suspectées d'être non approuvées ont révélé que, entre mars 2006 et mars 2007, Aerospace Precision, Inc. (P17R), sise au 2851 Evans Street, Hollywood, FL 33020, avait incorrectement entretenu et remis en service divers accessoires, freins et roues d'aéronef, contrairement à la réglementation en vigueur. Aerospace Precision, Inc. est titulaire du Air Agency Certificate de la FAA portant le numéro P17R1890, lequel fait état d'une qualification limitée aux accessoires.

La preuve laisse croire que Aerospace Precision, Inc. a approuvé la remise en service de roues et de freins ainsi que d'accessoires qui n'avaient pas été entretenus conformément aux manuels de maintenance du fabricant ou à d'autres données jugées acceptables par la FAA. Les anomalies constatées dans les méthodes utilisées par Aerospace Precision Inc. étaient notamment les suivantes :

- Approbation de la remise en service de roues et de freins ainsi que d'accessoires qui n'avaient pas été inspectés et testés conformément au manuel des essais non destructifs (END) en vigueur.
- Utilisation d'un technicien END qui avait été formé antérieurement dans un autre atelier de réparation mais qui n'avait pas été dûment certifié pour effectuer des inspections END chez Aerospace Precision, Inc.
- Défaut de voir au respect des exigences relatives à la tenue des dossiers.
- Défaut d'utiliser l'équipement, les outils et le matériel recommandés par le fabricant et jugés acceptables par la FAA.

- Approbation de la remise en service d'articles n'ayant pas été entretenus conformément aux manuels de maintenance du fabricant en vigueur ou à d'autres méthodes jugées acceptables par l'administrateur.

RECOMMANDATIONS

La réglementation exige que les produits ayant un certificat de type soient conformes à leur définition de type. Les propriétaires d'aéronefs, les exploitants, les constructeurs, les organismes de maintenance, les fournisseurs et les distributeurs de pièces aéronautiques devraient inspecter leurs aéronefs, leurs dossiers de maintenance et (ou) leurs inventaires de pièces à la recherche de roues et de freins ainsi que d'accessoires dont Aerospace Precision, Inc. a autorisé la remise en service entre mars 2006 et mars 2007. S'il appert qu'une roue et un frein, ou encore un accessoire, ont été posés sur un aéronef, des mesures appropriées devraient être prises. Si une ou plusieurs de ces pièces se trouvent en stock, il est recommandé de les mettre en quarantaine afin d'en éviter la pose, et ce, jusqu'à ce que l'on ait établi si la pose de chacune de ces pièces pouvait être effectuée.

Une liste partielle des pièces dont Aerospace Precision, Inc. a approuvé la remise en service est accessible à l'adresse :

http://www.faa.gov/aircraft/safety/programs/sups/upn/media/2007/UPN_2007_0139.pdf

AUTRES RENSEIGNEMENTS

Tout autre renseignement relatif à cette enquête ainsi que des indications relatives aux freins et roues ainsi qu'aux accessoires d'aéronef susmentionnés peuvent être obtenus du bureau de district des normes de vol (FSDO) de la FAA indiqué ci-dessous. La FAA aimerait recevoir tout renseignement relatif à la découverte de roues et de freins ou d'accessoires d'aéronef obtenus de quelque source que ce soit, les moyens utilisés pour identifier la source et les mesures prises pour retirer du service les roues et les freins ainsi que les accessoires d'aéronef.

Cet avis provient du FAA South Florida FSDO, 1050 Lee Wagener Blvd., Suite 201, Fort Lauderdale, FL 33315, téléphone 954-635-1300, télécopieur 954-635-1260. ✕

RAPPORTS DE DIFFICULTÉS EN SERVICE

LÉGENDE

JASC Code de la Joint Aircraft System définissant les systèmes/composants

N° RDS No de contrôle RDS de TC. - À mentionner lors de correspondance ou de requête

RGN Région TC d'où provient le RDS :
PAC = Pacifique PNR = Prairies et Nord

ONT = Ontario QUÉ = Québec ATL = Atlantique RCN = Ottawa (AC)
VAR = Plus d'une région

MARQUE/MODÈLE	JASC	NOM DE PIÈCE	RÉF. PIÈCE	COND. DE PIÈCE	No RDS	RÉG.
AÉRO COMMANDE						
690	3220	Arbre	750069501	Criqué	20071010011	PAC
695A	3220	Boulon bielle de trainée	7500761	Criqué	20071022005	NCR
AEROSPATIALE						
AS 350B2	7921	Rotor ventilateur	350A5310520351	Hors service	20071120007	PAC
AS 350B2	6410	Rotor arrière	355A12004008	Mal équilibré	20071115005	PAC
ATR 42 300	3246	Boulon de liaison	MS2125006038	Brisé	20071024009	PNR
ATR 42 300	3200	ECU	7898435010	Défectueux	20071109005	PNR
AIRBUS						
A319 114	2330	File d'harnais (plancher)		Criqué	20071031009	ONT
BAE - (RAYTHEON)						
BAE 125 800A	2810	Robinet à flotteur vent	257PV6589A	Défectueux	20071016021	QUE
HS 125 700A	2820	Tube carburant (métal)	30733341	Usé par frottement	20071106011	QUE
HS 125 700A	3211	Fixation train avant	25F N1609	Criqué/vibrations	20071011007	ONT
BAE - UK						
3112	2910	Conduite retour hyd. princ.	1373111D1233	Hors service	20071026008	PNR
3112	3210	Ferrure support	137414B100	Brisée	20071012001	PNR
BAE 146 200A	3210	Biellette directionnelle	200915254	Hors service	20071108007	MAR
BEECH						
100	3211	Contrefiche	998100287	Brisée/Criqué	20071114009	ONT
1900C	3260	Interrupteur	1CH25	Défectueux	20071102006	PNR
1900D	2711	Vérin volet compensateur	1295210325	Grippé	20071010008	PNR
1900D	2750	Cable commande volet gauche	1013800005	Cisaillé	20071023003	PNR
1900D	7500	Tuyau souple	12991003315	Criqué	20071010002	ONT
A100	3210	Rotule	50810323	Criqué	20071024010	ONT
A100	5753	Rail de volet	501600183	Criqué	20071030002	ONT
B100	3230	Moteur train atterrissage	1153800025	Déployé	20071011001	QUE
B200	3242	Boulons	10310300	Neufs	20071029005	PNR
B200	2750	Zone galet arr. intérieur		Usé	20071025007	PNR
B200	2930	Indicateur de pression	9536830	Fuite	20071106007	PNR
B300	3233	Vérin	11013880141	Défectueux	20071011010	NCR

MARQUE/MODÈLE	JASC	NOM DE PIÈCE	RÉF. PIÈCE	COND. DE PIÈCE	No RDS	RÉG.
B300	7420	Câble d'allumage	CH5339906	Endommagé	20071015005	PAC
B99	3246	Cône de roulement	950476	Selon état	20071031008	
BELL TEXTRON - CANADA						
206B	6310	Ens. embrayage	CL422501	Criqué	20071024002	PNR
206B	6500	Changement de pas	206010743013	Usé	20071023008	NCR
206B	6730	Servomécanisme	41103750017	Usé	20071024005	PNR
206B	6215	Gaine arbre d'entraînement	206040272101	Défectueuse	20071102003	PAC
206B	6400	Capuchon de butée/cale	476411731	N/D à l'assemblage	20071120004	PAC
206L 1	6420	Roulement drapeau rotor queue	206310105101	Criqué	20071001010	ONT
206L 4	6230	Écrou	206040078103	Défectueux	2 RDS	ONT
412EP	2915	Clapet antiretour	204076437003	Contaminé	20071030001	QUE
BELL TEXTRON - USA						
204B	6210	Pale rotor principal	2040111250001	Criquée	20071010005	NCR
212	6700	Tube pas cyclique	204001363025	Corrodé	20071026003	MAR
47G2	6320	Roulement	476206283	Hors service	20071102013	PAC
BOEING						
737 790	5315	Semelle rapportée	453A26113	Corrodée	20071026011	PAC
737 790	5315	Poutre de plancher	147A55067	Corrodée	20071026009	PAC
737 790	5730	Revêtement d'aile	112A410210	Usé par frottement	4 RDS	PAC
737 7CT	3220	Ens. arbre	273A45141	Contaminé	20071029009	PNR
737 990	5330	Revêtement	146A323110	Rayé	20071106003	PAC
737 990	5330	Revêtement d'aile	112A4102209	Usé par frottement	20071106004	PAC
BOMBARDIER						
BD 100 1A10	2434	Génératrice	A3579101	Défectueuse	20071017001	QUE
BD 100 1A10	7321	Dispos. hydro-mécan. (HM)	442324	Défectueuse	20071012003	QUE
CL600 2B19 (R)100	2750	BPSU	855D10011	Hors service	2 RDS	MAR
CL600 2B19 (R)100	2752	Vérin de volet	852D10019/21	Grippé	2 RDS	VAR
CL600 2B19 (R)100	2820	Enveloppe carburant	CA447	Usée par frottement	20071005001	MAR
CL600 2B19 (R)100	3050	Système radome	600330061	Criqué	20071031006	MAR
CL600 2B19 (R)100	3244	Moteur	601R6000267	Contaminé	20071105005	NCR
CL600 2B19 (R)100	3340	Écrou CAMLOC	BJ10021003	Usé/ouvert	20071113006	MAR
CL600 2B19 (R)100	5754	Nervure d'aile	601R120474	Hors service	20071009002	MAR
CL600 2B19 (R)100	7110	Capot inverseur poussée	22850080	Endommagé	20071025011	NCR
CL600 2B19 (R)100	3200	ECU	21188002	Hors service	20071103001	MAR
CL600 2B19 (R)100	3200	Ens. moteur	CF343B1873574	Hors service	2 RDS	NCR
CL600 2B19 (R)440	5600	Hublot droite	601R3303312	Criqué	20071105004	NCR
CL600 2C10 (R)700	5610	Hublot	NP13932111	Brisé	2 RDS	NCR
CL600 2D24 (R)900	2400	Disjoncteur et barre bus		Surchauffés	20071003002	NCR
CL600 2D24 (R)900	2730	Gouverneur de profondeur		Embout brisé	20071118001	NCR
CANADAIR						
CL215 1A10	3213	Plaque de réglage	21587525	Manquante	20071003004	QUE
CL215 1A10	5246	Piston	33130131	Criqué	20071001007	PNR
CL215 1A10	5711	Semelle de longeron	215003268	Criquée	20071026002	PNR
CL215 6B11 (CL415)	2810	Réservoir souple carb.	21564002	Fuite	20071017002	QUE
CL215 6B11 (CL415)	5544	Roulement gouv. direction	DAT4864A	Taché	20071029007	QUE
CL215 6B11 (CL415)	2497	Barre bus		Étincelles	20071115006	QUE
CL600 2A12(601)	7321	Régulateur carburant	6047747P13	Hors service	20071011006	QUE
CL600 2B16(601 3A)	7320	Tube	22852402115	Criqué	20071022001	QUE

MARQUE/MODÈLE	JASC NOM DE PIÈCE	RÉF. PIÈCE	COND. DE PIÈCE	No RDS	RÉG.
CESSNA					
152	Tuyau scat	8530	Usée par frottement	20071002004	ONT
152	Interrupteur allume d'atterrissage	3397	Surchauffé	20071002003	ONT
172K	Écrou d'ancrage	5730	Vis brisée	20071019002	ONT
172P	Ferrure support	2720	Trou ovalisé	20071003008	PAC
172S	Bague train principal	3211	Séparée	20071102012	ONT
208B	Engrenages	2750	Dents brisées	20071109007	PNR
208B	Interrupteur/disjoncteur	2861	Surchauffé	20071102002	ONT
414	Commande de mélange	7602	Brisée	20071004006	PNR
550	Levier	0000	Usé	2 RDS	VAR
550	Interrup. rentrée/sortie inv. pous.	7830	Deserré	20071101001	ONT
560	Jante	3246	Corrodée	20071114003	PAC
560	Démarreur/génératrice	2435	Défectueux	20071114006	PAC
A150M	Nervure	5751	Criquée	20071114010	PNR
A185E	Silencieux	8100	Criqué	20071011002	QUE
U206G	Joint magnétique	6114	Neuf	2007101005	ONT
CHAMPION					
7ECA	Châssis de siège	5347	Criqué	20071009003	NCR
CONVAIR - CANADA					
440	Ens. direction	3250	Hors service	20071026004	QUE
DEHAVILLAND - CANADA					
DHC 2 MKI	Robinet coupe-feu	2810	Fuite	20071024006	ONT
DHC 2 MKI	Ens. biellette	3246	Corrodé	20071026010	PAC
DHC 2 MKI	Raccord fixation inférieur	5341	Criqué	20071108003	PAC
DHC 2 MKI	Longeron stabilisateur	5511	Criqué	20071022012	PAC
DHC 4	Ferrure support	7120	Criquée	20071102007	PAC
DHC 6 300	Alimentation c.c.	2460	Dommage interne	20071001003	NCR
DHC 6 300	Câbles de contrôle	2730	Usés par frottement	20071107005	PAC
DHC 6 300	Adaptateur de fixation	5500	Corrodée	20071018004	PNR
DHC 6 300	Ens. adaptateur	5711	Durée de vie	20071012005	PNR
DHC 6 300	Plaque adaptateur arrière	5532	Usée	20071115011	PNR
DHC 6 300	Boulon	3211	Usé	20071115004	PNR
DHC 6 300	Nervure	5310	Usée	20071115010	PNR
DHC 7 102	Roulement	3246	Défectueux	20071115002	ONT
DHC 8 102	Câblage	2497	Usé par frottement	20071004002	ONT
DHC 8 102	Adaptateur, support vérin	2722	Criqué	20071003006	PAC
DHC 8 102	Ferrure support	2761	Criquée	20071015003	QUE
DHC 8 102	Tube hydraulique	2910	Rompue	20071024004	ONT
DHC 8 102	Conduite pression hydraulique.	2910	Usée par frottement	20071120001	PNR
DHC 8 300	Clapet antiretour	2910	Criqué	20071002002	NCR
DHC 8 315	Bielle	2710	Criquée	20071031001	NCR
DHC 8 315	Boulon	2824	Contaminé	20071010001	ONT
DHC 8 315	Raccords droits filtre	2910	Colmatés/affaiblis	20071002006	NCR
DHC 8 400	Faisceau verrou train avant	3230	Pas ouvert	20071112001	NCR
DHC 8 400	Corrosion ext. train droit	6120	Fermé	20071113001	NCR
DHC 8 402	Portes de bagages/cargo	5230	Mal indiquée (ouverte)	20071102010	QUE
DHC 8 402	Moteur gauche	7200	Grippé	20071102011	QUE
DLAMOND - CANADA					
DA 20 C1	Embout à rotule	7602	Grippé	20071115008	MAR
DA 20 C1	Tube	3245	Endommagé	20071102004	ONT

MARQUE/MODÈLE	JASC NOM DE PIÈCE	RÉF. PIÈCE	COND. DE PIÈCE	No RDS	RÉG.
EMBRAER					
ERJ 170 200 SU	2701	MS21919WDG9	Desséré	20071029002	QUE
ERJ 170 200 SU	3242	Frein stationnement	Criqué	20071025010	QUE
ERJ 190 100 IGW	1000	Vis	Pas la bonne	20071107004	QUE
ERJ 190 100 IGW	2820	Armature tuyau souple	Fuite de carburant	20071025004	QUE
ERJ 190 100 IGW	3241	Frein	Grippé	20071101003	QUE
EUROCOPTER DEUTSCH					
BO105 S CDN BS 4	7414	Boîte d'engrenages	Limaille	20071022006	ONT
BO105 S CDN BS 4	6200	Ressort d'éjecteur	Criqué	20071025001	ONT
EUROCOPTER FRANCE					
EC 120 B	6320	Bouchon aimanté	Court-circuité	20071114007	ONT
EC 120 B	6730	Servocommande	Pas verrou/essai	20071005002	ONT
FAIRCHILD					
SA227AC	2410	Génératrice	Panne	2 RDS	ONT
SA227AC	7310	Injecteur de carburant	Criqué	2 RDS	ONT
SA227AC	6110	Ens. bras orient. train avant	Criqué	20071106009	ONT
SA227CC	6110	Dispositif de retenue	Criqué	20071106008	ONT
SA227DC	2911	Accumulateur hydraulique	Criqué	2 RDS	VAR
SA227DC	3220	Boulon	Manquant	20071005004	ONT
SA227DC	3241	Écrou autofreiné	Pas le bon	20071121002	ONT
GROß-WERKE					
G 120A	7311	Cadre de radiateur d'huile	Hors service	20071029008	PAC
GULFSTREAM - ISRAEL					
GULFSTREAM 200	3233	Vérin commande train. princ. gauche	Défectueux	20071108006	ONT
GULFSTREAM 200	5610	Hublot droite	Brisé	20071106001	ONT
HAWKER SIDDELEY-UK					
HS 748 2A	2600	Boucle de détection incendie	Panne	20071112003	PNR
HUGHES					
369D	2720	Support pédale direct. gauche	Brisé	20071112002	PAC
ISRAELI INDUSTRIES					
1124	2722	Vérin compenseur direct.	Au-dessous norme	20071026005	PNR
1124	3242	Ens. frein	Défectueux	20071026007	NCR
LEARJET					
31	2421	Moteur	Brûlé	20071010004	PNR
35	5210	Bras verrouillage	Criqué	20071004003	NCR
35A	3418	Connectiques	BNC3 et BNC4	Renversées	
20071030005	NCR		Décollement	20071106002	PAC
45	3234	Pneu			
MORAVAN					
Z242L	7800	Silencieux principal	Criqué	20071109003	ONT
PLAGGIO					
P180 AVANTI	2697	Interrup. indic. feu moteur gauche	État de service	20071031003	ONT
PILATUS - SW					
PC 12 45	3222	Anneau guide	Gonflé	20071005003	ONT
PC 12 45	3418	Girouette d'angle d'attaque	Défectueuse	20071114005	ONT
PC 12 45	5317	Renfort	Criqué	20071113007	ONT
PC 12 45	1410	Ens. tuyau souple	Neuf	20071105002	ONT
PC 12 45	3412	Connecteur sonde OAT	Goupille desserrée	20071119002	ONT

MARQUE/MODÈLE	JASC	NOM DE PIÈCE	RÉF. PIÈCE	COND. DE PIÈCE	No RDS	RÉG.
PC 12 45	2210	Contrôle mode de commande pilote automatique		Lampe éteinte	20071119001	ONT
PC 12 45	3110	Indicateur-directeur d'assiette électronique	0660312525		20071119003	ONT
PC 12 45	3160	Indicateur de situation horizontale électronique	066031252500		20071120005	ONT
PIPER						
PA24 250	3230	Rhéostat	2124800	Bloqué	20071010007	NCR
PA31	3700	Pompe	441CC7	Bruyant	20071023007	NCR
PA31	2435	Cartier démarreur		Défectueux	20071114001	PAC
PA31	7720	Indicateur de température		Défectueux	20071030008	NCR
PA31 350	5347	Ens. ceinture sécurité	10816811	Brisé	20071015001	MAR
PA31 350	2435	Boîtier		Défectueux	20071114002	PAC
PA31 350	8530	Joint d'huile carter avant	LW15628	Neuf	20071004008	PNR
PA31 350	3210	Contrefiche lat. train princ.	4028400	Brisée	20071001009	PNR
PA31 T	3000	Grille givrage entrée d'air	50363007	Criqué	20071011008	PNR
ROBINSON						
R44 II	2913	Pompe	D5001	Remplacée	20071022009	NCR
R44 II	2916	Réservoir hydraulique	D2112	Dégagé	20071022010	PNR
R44 II	6310	Ens. embrayage	C0183	Enlevé	20071022007	PNR
R44 II	6520	Jauge visuelle	B5631	Fuite	20071019001	PNR
R44 II	7314	Pompe carburant	C8187B	Panne	2 RDS	NCR
R44 II	7800	Système échap./chauffage	C16932	Défectueux	20071114004	PNR
R44 II	6730	Servo		Fuite	20071004005	PNR
ROCKWELL						
690A	7720	Indicateur ITT	850568503	Hors service	20071109006	PAC
SIKORSKY						
S76A	2820	Tuyau souple	7.63070E+12	Effondru	20071016020	PAC
S76C	6320	Roulement	SB2151107	Usé par frottement	20071115007	PAC
S92A	2562	Radiohalise déployable	50316	Défectueuse	20071024007	PAC
SWEARINGEN						
SA226TC	5610	Pare-brise chauffé	2719442004	Brûlé	20071116001	PNR
MOTEURS						
ALLISON						
250-C20	7250	Arbre ext. trans. puis.	23037413	Criqué	20071001006	PAC
250-C20	7240	Cartier de combustion	6870992	Criqué	20071010003	ONT
250-C20B	6320	Boîte d'engrenages	6894171	Limaille	20071023006	MAR
250-C20B	7230	Palier compresseur n° 1	6898607	Endommagé	20071030004	PNR
250-C20B	7323	Cannelure d'entraînement		Défectueuse	20071015004	PAC
250-C20B	7920	Cartier de filtre à huile	6899246	Réparable	20071030010	PAC
250-C20B	7931	Ens. moteur		Défectueux	2 RDS	ONT
250-C20B	7321	Régulateur carburant	23065104	Dérégulé	20071015006	PNR
250-C20J	7230	Tirant compresseur	6871259	Criqué	20071115003	PNR
AE-3007A1	7200	Moteur		Fermé	20071001012	QUE
AVCO LYCOMING						
IO-540-AE1A5	7314	Pompe à carburant		Fuite	3 RDS	PNR
IO-540-AE1A5	7322	Bendix Servo Fuel Injector		Défectueux	20071022008	PNR
IO-540-AE1A5	8011	Démarrateur moteur		Criqué	4 RDS	VAR
IO-540-L1C5	7920	Cloison	LW13383	Neuve	20071003007	ONT

MARQUE/MODÈLE	JASC	NOM DE PIÈCE	RÉF. PIÈCE	COND. DE PIÈCE	No RDS	RÉG.
O-235-L2C	8530	Ens. cylindre	LW167035C	Criqué	20071102005	QUE
O-320-H2AD	7414	Ens. came d'impulsion	104001667	Criqué	20071017003	PNR
O-540-F1B5	8530	Ens. cylindre	LW13870	Panne	20071109011	PNR
TIO-540-J2BD	8520	Pignon renvoi vilebrequin	LW10292	Jeu excessif	20071022002	PNR
GENERAL ELECTRIC						
CF34-3A1	2821	Carter	63E951	Usé	20071029010	ONT
CT7-9B	7230	Moteur		Décrochage compresseur	20071120002	PNR
PRATT & WHITNEY-CANADA						
JT15D-4	7200	Moteur		Fumé	20071003018	QUE
JT15D-4B	7931	Filtre huile récupération		Obstrué	20071003028	QUE
JT15D-5	7250	Moteur		Pales endommagées	20071003022	QUE
JT15D-5A	7240	Chemise chambre combust.		Endommagée	20071016017	QUE
JT15D-5D	7300	Rég. carb. hydromécanique	32448809	Hors service	20071113005	QUE
PT6A-114A	7310	Moteur Rég. carb. hydromécanique		Hors service	4 RDS	QUE
PT6A-20	7200	Moteur		Panne	20071107001	PNR
PT6A-27	7250	Aube turbine compresseur		Fracturée	20071016018	QUE
PT6A-28	7261	Arbre porte-hélice		Grippé	20071022011	PNR
PT6A-34	7240	Grande gaine de sortie		Endommagée	20071001011	PAC
PT6A-34AG	7200	Moteur	310926302	Panne	20071016004	QUE
PT6A-41	7230	Moteur		Pales endommagées	20071107002	PNR
PT6A-42	7200	Moteur		Grippé	2 RDS	QUE
PT6A-42	7320	Mécanisme de commande carburant		Fracturé	20071003026	QUE
PT6A-65AG	7200	Moteur		Endommagé	20071016013	QUE
PT6A-65B	7250	Aube de turbine		Fracturé	20071003016	QUE
PT6A-67D	7250	Aube turbine puissance		Endommagée	20071016006	QUE
PT6A-67D	7931	Moteur		Indéterminée	20071003024	QUE
PT6T-3DF	7200	Moteur		Contaminé	20071003027	QUE
PT6T-3DF	7260	Carter d'accessoire		Contaminé	20071016005	QUE
PW118	7260	Arbre de transmission		Fracturé	20071019004	QUE
PW120A	1220	Robinet, tube, remplissage huile	PT08001A01	Fuite, endommagé	20071025003	QUE
PW120A	2421	Adaptateur support génératrice		Fuite	20071016008	QUE
PW121	7200	Moteur		Fumée	2 RDS	QUE
PW121	7250	Aube de turbine		Endommagés	20071016001	QUE
PW121	7931	Pression d'huile du réacteur		Défectueux	20071016014	QUE
PW123	7250	Aube de turbine		Fracturé	20071025009	QUE
PW123	7931	Pression d'huile du réacteur		Joint torique défectueux	20071025005	QUE
PW123D	7931	Pression d'huile du réacteur		Pression basse	20071024011	QUE
PW124B	7200	Moteur		Contaminé	2 SDRs	QUE
PW125B	7931	Tube pression d'huile	3034677	Fuite	20071003009	QUE
PW125B	7200	Commande moteur électronique		Hors service	20071105003	QUE
PW125B	7200	Moteur		Contaminé	20071003010	QUE
PW125B	7720	Thermocouple T6		Hors service	20071003029	QUE
PW127E	7320	Régulateur de carburant		Hors service	20071003019	QUE
PW127F	6120	Mise en drapeau automatique		Défectueux	20071016009	QUE
PW150A	7712	Moteur		Indéterminé	20071003011	QUE
PW150A	6120	Moteur PEC		Remplacée	20071003025	QUE
PW150A	7200	Moteur		Indéterminé	20071025008	QUE
PW150A	7200	Moteur		Domage intérieur	20071101002	QUE
PW206A	7250	Palier n° 3	311608001	Endommagé	20071016007	QUE
PW206B	7200	Moteur		Indéterminé	20071003017	QUE

MARQUE/MODÈLE	JASC NOM DE PIÈCE	RÉF. PIÈCE	COND. DE PIÈCE	No RDS	RÉG.
PW206C	7200 Moteur		Indéterminé	20071003013	QUE
PW305A	7220 Aube de soufflante	30B285501	Fracturée	20071003023	QUE
PW306C	7321 Commande moteur électronique	8228224004	Défectueux	20071108004	QUE
PW545A	7300 Régulateur de carburant		Défectueux	20071003014	QUE
PW615F-A	7230 Moteur		Indéterminé	20071003021	QUE
PRATT & WHITNEY-USA					
JT8D-15A	7250 Disque T4	500310401	Brisé	20071010006	ONT
R-1340-AN-1	8530 Cylindre	399357	Criqué	20071029003	PNR
R-2000-7M2	8530 Cylindre		Criqué	20071031007	PNR
R-985-AN-14B	8520 Ens. carter moteur	16475	Criqué	20071109004	PAC
ROLLS ROYCE - ALLEMAGNE					
BR700-715A1-30	7250 Aube turbine HP 1	FW35594	Défectueuse	20071001001	QUE
DART 534-2	7230 Roue BP	RK49612	Hors service	20071001005	PNR
ROLLS ROYCE - UK					
RB211-535E4-37	2820 Conduite P1	LJ35801	Usée frottement	20071108005	NCR
TELEDYNE CONTINENTAL					
IO-240-B	7314 Moteur	IO240B17B54	Indéterminé	20071018001	MAR
IO-360-ES	8530 Tube admission	50339001	Endommagé	20071031005	ONT
IO-360-ES	8530 Tube admission	6552241	Détérioré	2 RDS	VAR
IO-470-L	8530 Ens. cylindre	476LL06478	Brisé	20071002005	PNR
O-470-K	8530 Arbre culbuteur échap.	652984	Hors service	20071011009	QUE
TURBOMECA					
ARRIEL 2B	7320 Régulateur carburant hydromécanique		Panne	20071022004	ONT
HÉLICES					
HAMILTON STANDARD					
43E60-583	6111 Pale d'hélice	6903A10	Criquée	20071012002	PA
MCCAULEY					
3GFR34C703B	6111 Bagne d'hélice		Usé	20071121001	ONT
ÉQUIPEMENT					
AEROPRODUCTS					
6505666	Ressort-frein	6526891	Déformé	20071113004	PAC
AMERI-KING CORPORATION					
AK450	ELT	AK450	Défectueuse	20071018002	PAC
BELL HELICOPTER CO.					
206011100147	Guignol de pas	206011104019	Usé	20071029001	PNR
BENDIX CORP					
71B123A	Support	2488814	Fuite	20071030003	NCR
BF GOODRICH CO					
23048004M	Soufflante	230481490	Brisée	20071004009	PNR
ELECTROSYSTEMS, FTD					
38AMP	Alternateur	C6115020204	Révisé	20071002001	MAR

MARQUE/MODÈLE	JASC NOM DE PIÈCE	RÉF. PIÈCE	COND. DE PIÈCE	No RDS	RÉG.
<i>EQUIPMENT</i>					
52801700	Crochet de charge		Court-circuit	20071109012	
<i>GARMIN INTERNATIONAL</i>					
110106000	GPS430W		Défectueux	20071001008	PNR
<i>POINTER INDUSTRIES</i>					
PS4000	Interrup. détect. écrasement		Défectueux	20071016019	
<i>SIKORSKY</i>					
7635109600	Roulement	SB2151107	Usé par frottement	20071012004	PAC
7635109600	Dispositif de retenue	7635109115103	Non endommagé	20071010010	PAC
<i>SLICK ELECTRO INC</i>					
4370, 4371, 4372, 4373	Aimant tournant (rotor)		Installé à tort	4 RDS	PAC
<i>WESTERN</i>					
MA18	Raccord en T	MA18	Mauvais pièce	20071019005	PAC
<i>WTPAIRE</i>					
101A2000058	Longeron		Criqué	20071101004	PAC

ADMINISTRATION CENTRALE

Transports Canada (AARDG)
Place de Ville, Tower C
Ottawa ON K1A 0N8
Tél : (613) 952-4357

BUREAU RÉGIONAUX

Atlantique

Transports Canada
P.O. Box 42
95 Foundry St., 6th Floor
Moncton, NB E1C 8K6
Tél : (506) 851-7114

Prairie et Nord

Transports Canada
344 Edmonton Street
Winnipeg, MB R3C 0P6
Tél : (204) 983-3152
1-888-463-0521

Ontario

Transports Canada
4900 Yonge St., Suite 300
Willowdale, ON M2N 6A5
Tél : (416) 952-0352

Québec

Transports Canada
Aviation civile
700 Leigh Capreol
Dorval, QC H4Y 1G7
Tél : (514) 633-3030

Pacifique

Transports Canada
Aviation civile
Suite 620, 800 Burrard St.
Vancouver, BC V6Z 2J8
Tél : (604) 666-5851



Transport
Canada

Transports
Canada

Ordering TC Publications & Forms Pour commander des publications et des formulaires

North America /
Amérique du Nord:

1 888 830-4911

National Capital Region

Région de la capitale nationale :

613 991-4071

Fax / Télécopieur :

613 991-2081

E-Mail / Courriel :

MPS@tc.gc.ca

Canada

SITES INTERNET DE L'AVIATION CIVILE :

Information de l'aviation civile

<http://tcinfo/AviationCivile/menu.htm>

Maintien de la navigabilité

<http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/certification/maintien/Apropos.htm>

Règlement de l'aviation canadien (RAC)

<http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/ServReg/Affaires/RAC/menu.htm>

Système Web d'information sur le maintien de la navigabilité (SWIMN)

<http://www.tc.gc.ca/cawis%2Dswimn/>

Alerte aux difficultés en service

<http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/certification/maintien/alerte/menu.htm>

Avis de difficultés en service

<http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/certification/maintien/avis/menu.htm>

Avis de navigabilité

www.tc.gc.ca/AviationCivile/maintenance/aarpc/ans/menu.htm

Système Web de rapports de difficultés en service (SWRDS)

<http://www.tc.gc.ca/aviation/applications/cawis-swimn/logon-wsdrs-cs16101.asp?lang=FR&rand=>